

Wanderer W50 L Cabrio 1936

NEVS-brevet måndag 2 september
Föregående fredag 30 augusti

1. Nej, Volvo ska inte mass-skrota elbilen C30 Electric

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-08-28, 06:26

Ny bild väcker känslor – men finns inga planer på att skrota pionjärelbilen, enligt Volvo.



En bild på över 30 uppställda Volvo C30 Electric har väckt uppmärksamhet på Facebook. Bilden dök upp i en grupp för elbilar och laddhybrider tidigare idag, och där hävdas det att bilarna nu ska skrotas.

Men det stämmer inte, enligt Volvo. Även om bilarna börjar bli till åren finns inga planer på att "masskrota" elbilarna. Bilarna på bilden är provbilar som leasats av olika kunder i olika länder och som nu kommer tillbaka till Volvo för att eventuellt rulla som interna tjänstebilar, bekräftar Annika Bjerstaf, presschef på Volvo Cars, för Recharge.

Volvo har fortfarande kvar många C30 Electric som rullar som tjänstebilar för anställda, så kallade "R-bilar". Bilarna ägs då av Volvos egen återförsäljare, Volvobil.

Det kan dock hända att några av bilarna senare plockas isär och det görs i så fall av utvecklingsavdelningen för att kunna analysera bilen och dra lärdomar inför utvecklingen av nya elbilar.

En del företag som leasade en C30 Electric valde också att behålla den, och än idag syns en del C30 Electric på vägarna i framför allt Göteborg.

Volvo C30 Electric såldes aldrig till privatkunder utan leasades. Bilen hade ganska kort räckvidd och tidiga modeller hade heller ingen snabbladdning, men den var härlig att köra enligt vår provförare. Han uppskattade också värmen i bilen – som faktiskt kom från en etanoldriven värmare.

"Med den vridstarka elmotorn är det som att köra radiobil på ett nöjesfält. Kvicka reaktioner, litet format och blixtsnabb gasrespons", skrev Thomas Berggren som provkörde C30 Electric.



Volvo C30 Electric hade en udda lösning för att hålla värmen på vintern: en etanoldriven tillsatsvärmare.

Byggdes med bensinmotorattrapp

Volvo C30 Electric började serietillverkas 2011 och fick en officiell räckvidd på 15 mil, men i verklig trafik var den inte längre än 9–10 mil. Det tyckte dock Volvo räckte bra för de flesta.

"En avsevärt längre sträcka än vad 90 procent av alla pendlare i Europa kör per dag. Bilen skulle kunna användas för daglig pendling av en normalfamilj", sa Lennart Stegland, chef för Volvo Personvagnars specialbilsdivision.

Hela bilen tillverkades utan elmotor i Belgien, men för viktbalansens skull under bygget på monteringsbandet monterades en bensinmotorattrapp. Den togs sedan bort innan bilen fraktades till Göteborg för montering av den elekriska drivlinan.

Batterierna placerades dels i utrymmet för bensintanken, dels i kardantunneln i bilens mitt. Det innebar att bagageutrymmet lämnades orört.

Om Volvo trots allt hade valt att mass-skrota exemplaren av C30 Electric hade det definitivt inte varit första gången det hänt i bilvärlden. GM skrotade till exempel alla exemplar av pionjärelbilen EV1, och även den hade leasats ut till förarna istället för att säljas.

Biltillverkare väljer dessutom ofta att skrota prototypbilar och testbilar eftersom de inte är byggda med samma rutiner som produktionsbilar och de kan innehålla teknik som inte ska komma ut.

Volvos väg till eldrift – första nya modellen kommer 2019

Volvo lanserar uppdaterad C30 Electric
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Erik Söderholm

RECHARGE

2. Volvos väg till eldrift – första nya modellen kommer 2019

Av Erik Söderholm, Publicerad 2017-03-14 14:50, uppdaterad 2018-04-26 17:37

Du som har koll på elbilsbranschen vet att Volvo gjort en helomvändning när det gäller-elbilar. Senaste beskedet är att det kommer flera nya elbilar, förutom en prestandainrik-tad laddhybrid. 2025 ska hälften av alla bilar Volvo säljer vara eldrivna. Men så har det inte alltid låtit. Volvo har inte alls varit övertygade om att eldrift är framtiden. Så här har Volvos resa mot eldriften ut.



Volvo EC blev startskottet...

Den här stolpiga skapelsen ser ut som en blandning mellan postbil och en tidig föregång-are till norska Think. Den heter Volvo EC (för Electric Car) och var en konceptbil som pre-miärvisades 1977.

Siffrorna för Volvo EC är ungefär så långt det går att komma från dagens elbilar. Toppfart på 70 km/h och två timmars körning krävde tio timmars laddning. Under 1970-talets ol-jekriser började det ställas frågor om bilarna verkligen skulle drivas av bensin för all fram-tid, och det dök upp en del eldrivna experimentbilar.

Volvo EC sattes aldrig i produktion men gav ändå en liten föraning om att något var på gång.



...men eltekniken fick bättre fart 30 år senare

Vi snabbspolar fram till Frankfurtsalongen 2007, då Volvo visade upp konceptbilen Recharge. Det handlade om en C30 som var ombyggd för eldrift, men med en 1,6-liters etanolmotor som "backup". Den gick in och laddade batterierna vid behov, och förlängde räckvidden, när batterinivån var lägre än 30 procent.

Räckvidden var drygt tio mil vilket skulle räcka för de flesta pendlingsbehov och tack vare motorer vid alla fyra hjul blev bilen fyrhjulsdriven. Litiumpolymerbatteriet placerades i bagageutrymmet.

Volvo skröt om hur koldioxidutsläppen skulle kunna minskas med 66 procent med hjälp av den här tekniken jämfört med "de bästa hybridbilarna på marknaden idag", och med förnybar el skulle utsläppen minskas mer.

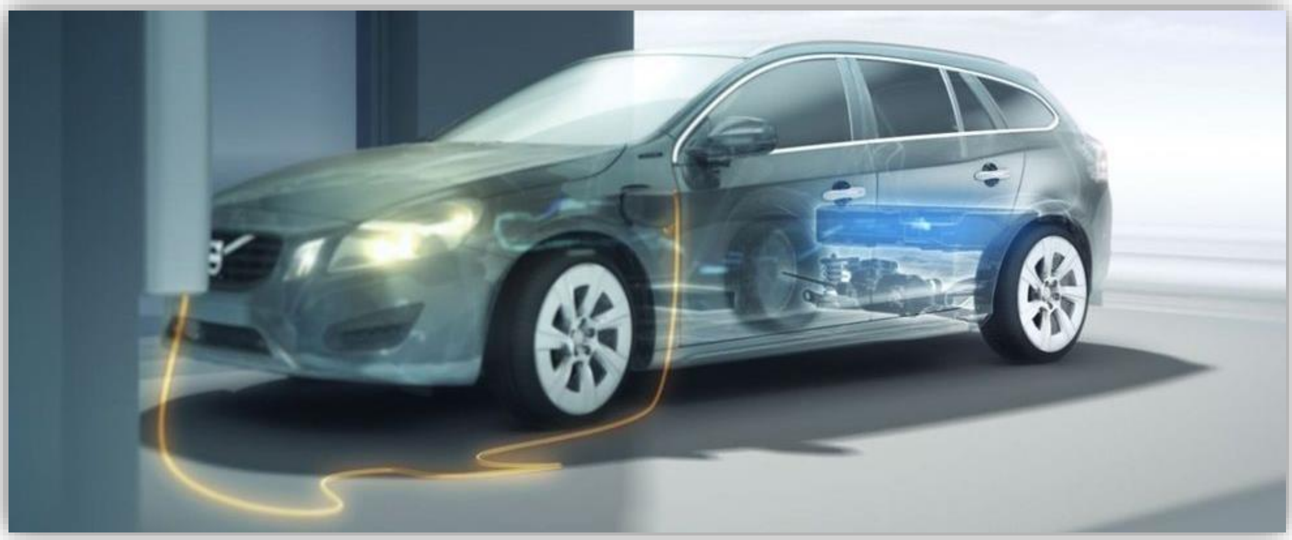
"Tack vare den fantastiska räckvidden på eldrift är Volvo Recharge Concept väldigt snäll mot bilägarens plånbok", sa Magnus Jonsson, forsknings- och utvecklingschef på Volvo.



Volvo V60 blev laddhybrid – men först V70

Visste du att förra generationen Volvo V70 fanns som laddhybrid? Den såldes inte officiellt utan två bilar konverterades till laddhybrid i ett samarbete med Vattenfall. Bilarna hade dieselmotor och drivlinan påminde därför om den som senare dök upp i Volvo V60 Twin Engine.

Volvo V70 PHEV hade ett litiumjonbatteri på 11,3 kWh och kunde köras mellan två och tre mil på eldrift. Föraren kunde själv byta mellan drivlinorna med en knapp. Förarna som deltog i pilotprojektet klagade på att räckvidden på eldrift var alldeles för kort.



Två år senare dök laddhybridversionen av Volvo V60 upp. Den hade precis som V70-testbilarna en dieselmotor under huven, men räckvidden på eldrift var nu upp till fem mil. Beslutet att sätta V60 Plugin Hybrid (senare Twin Engine) i produktion visade att Volvo fortfarande inte var redo att gå "all in" på helt eldrivna modeller.



Volvo C30 Electric debuterar

Volvo valde bilsalongen i Paris 2010 för att visa upp C30-modellen med eldrift. Den hade en elmotor på 82 kW och ett litiumjonbatteri på 24 kWh som skulle klara 15 mil enligt NEDC-körcykeln.

För att inte räckvidden skulle förkortas alltför mycket på vintern fanns ett separat klimatsystem för kupén som drevs av etanol, men föraren kunde välja att driva klimatsystemet via batteriet istället.

Håkan Samuelsson tog över rodret i Volvo Cars i oktober 2012. I många intervjuer genom åren har han varit tydlig med att laddhybrider är en betydligt bättre lösning än helt eldrivna bilar. I en intervju med auto motor & sport från 2013 sa han att små bensinbilar är bättre än elbilar på nästan allt.

"Små bensinbilar har bättre värme, luftkonditionering, bättre räckvidd. Elbilen levererar möjligen bara ett bättre miljösamvete. Om man är miljövän är det naturligtvis rätt – fast vi ska komma ihåg att om vi kollar var strömmen kommer ifrån, om man tittar på det faktum att man släpar runt tunga batterier som kostar energi och så vidare är kanske inte elbilen lika miljövänlig som man först trodde", sa han.

Håkan Samuelsson ville mycket hellre se fler laddhybrider.

"Det jag tror är rätt väg är pluginbilar som drar ned fossila förbrukningen och minskar koldioxidutsläppen radikalt. Vi har sålt 8.000 laddhybrider hittills och jag tror aldrig vi hade kunnat sälja 8.000 rena elbilar."

Det här temat återkom i flera andra intervjuer med Volvos höjdare. I en intervju med Dagens Nyheter sa Håkan Samuelsson att han inte var "ett dugg förvånad" över att flera biltillverkare visade nya laddhybrider på Parissalongen 2014.

"Rena elbilar tror vi inte på, de har för många begränsningar. Laddhybrider däremot där helt rätt väg", sa han till DN, och i en chatt med Göteborgs-Postens läsare skrev Håkan Samuelsson att laddhybrider är en lösning som inte innebär några kompromisser för köparna.

Men sedan hände något. 2015 kom beskedet att Volvo faktiskt ska utveckla en helt ny elbil, och den är nu planerad till 2019. Volvos dåvarande utvecklingschef Peter Mertens, som gått över till Audi, och de andra Volvocheferna hade uppenbarligen ändrat sig. Utvecklingen av elbilsbatterier och den allt mognare marknaden för elbilar kanske hade något med saken att göra.

Att satsa på laddhybrider istället tyckte ändå Peter Mertens var helt rätt beslut.

"Jag tycker fortfarande att det var rätt. Laddhybridtekniken är rätt väg just nu. Runt 2020 kommer runt tio procent av Volvos totala försäljning att vara elektrifierad. I USA är redan 20 procent laddhybrider", sa han i en intervju med auto motor & sport 2016.

Det där med att elbilar måste ha lång räckvidd verkar stämma på kort sikt, enligt Volvo, men på lite längre sikt kommer en ny generation bilköpare som inte behöver räckviddssiffror på över 50 mil. Det sa Volvos nya utvecklingschef Henrik Green i en intervju med Dagens Industri.

"Vi vill ha ett brett utbud av elektrifierade bilar, bland annat med olika kapacitet på batterierna som ger olika räckvidd. Vår bransch och många kunder är så vana vid lång räckvidd, genom stora bränsletankar och snåla dieselmotorer, och vissa kunder kommer att vilja ha det också i framtiden. Men samtidigt kommer det en yngre generation som inte nödvändigtvis behöver lång räckvidd. Jämför med en iPhone. En del vill att batteriet ska räcka i tre dagar, medan andra som föredrar lättare, mindre och billigare batterier nöjer sig med att ladda varje natt", sa han till DI.

Volvo har alltså gjort en helomvändning från halvhjärtade konceptbilar till storslagna planer på nya elbilar med batteripaket på upp till 100 kWh. Volvo har bekräftat att den nya elbilen ska ha en räckvidd på åtminstone 40 mil, men det är oklart vilken körcykel den siffran är hämtad från.

När det börjar närma sig premiär för den nya elbilen vet vi mer.

Volvos nya elbilar: "Kommer en yngre generation som inte behöver lång räckvidd"

Volvo planerar två nya elbilar – ska vara snabbast på elektrifiering

Volvo bekräftar nya detaljer om kommande elbilen och hybridmodellerna

Prestandahybriden Polestar 1 får svenskt pris – och mer info om Polestar 2 och 3

Volvo XC40 T5 laddhybrid är del av nytt mål: 50 procent elbilar till 2025



Erik Söderholm

3. Efter maktbråket på Volkswagen här är Ferdinand Piëchs galnaste skapelser

Av Erik Söderholm

Publicerad 2017-06-22 15:57, uppdaterad 2019-08-27, 09:57

Ferdinand Piëch ansvarade för några av Volkswagens mest storslagna skapelser.



Med sitt beryktade skräckvälde styrde och ställde Ferdinand Piëch under många år i Volkswagenkoncernen. Den tidigare VW-chefen har nu lämnat bolaget men hans galnaste och mest imponerande skapelser finns kvar som ett minne om en förfluten tid, och många av lärdomarna som snappades upp under utvecklingen av de här bilarna har Volkswagen med sig i utvecklingen av nya bilar än idag.

Många har vittnat om hur kulturen innebar att det var omöjligt att misslyckas för Volkswagen. En ingenjör som inte lyckades med sitt uppdrag kunde snabbt åka ut och ersättas med någon annan. Det uppges också ha varit en av de bakomliggande anledningarna till att Dieselgate över huvud taget kunde bli möjligt.

Tidigare i år firade Ferdinand Piëch sin 80-årsdag och han kan titta tillbaka på ett liv fullt av bilmodeller som tog koncernen till toppen av bilvärlden, eller i alla fall i närheten av toppen.

Ferdinand Piëch var ingenjör från början men klättrade i graderna och blev till slut vd och senare styrelseordförande. Han har bland annat sett till att bredda Volkswagenkoncernen med varumärken som Bentley, Lamborghini och Bugatti, han har tagit Audi in i finsalongerna som en utmanare till Mercedes och BMW och han har räddat Volkswagen från konkurs.

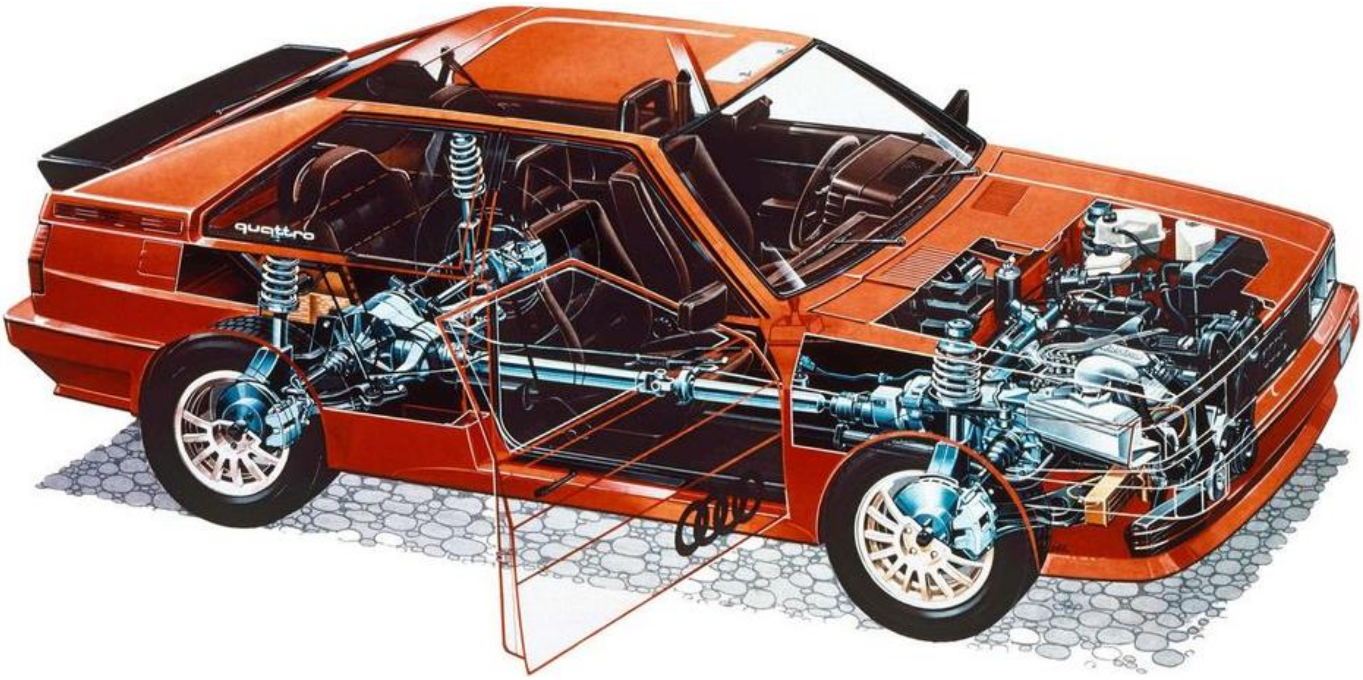
Här tittar vi närmare på ett antal bilmodeller som förmodligen inte blivit verklighet om inte Ferdinand Piëch sagt sitt.



Porsche

Ferdinand Piëch började sin karriär på Porsche där han utvecklade märkets första Le Mans-vinnare. Porsche 917 var en mycket imponerande skapelse, men Porsche var inte alls lika stort under slutet av 1960-talet som idag, så 917-utvecklingen var nära att sätta märket i konkurs på grund av ekonomiska problem.

Men tack vare lättviktsmaterial och galna effektsiffror vann bilen 24-timmars på Le Mans 1970 och 1971.



Audi

Piëch landade senare hos Audi där han helt gjorde om märkets image, från mossig mellanklassbil till ett märke i premiumklassen. Piëch var chef för "specialprojekt" på Audi och det innebar att han till exempel chefade för utvecklingen av den femcylindriga motorn, dieseltekniken TDI och – inte minst – utvecklingen av fyrhjulsdrivna Audi Quattro.

Quattro blev startskottet på Audis framgångar i rallyvärlden och senare också för att lansera fyrhjulsdrift även i "vanliga" bilar, något som blivit ännu vanligare idag.



Två av de främsta projekten som Piëch jobbade med förutom Quattro var lyxbilen A8, som fick mycket avancerad aluminiumteknik för att hålla vikten nere...



...och lilla A2, som blivit något av en kultbil med sin speciella design och aluminiumkaross.



Volkswagen

På Volkswagen lyckades Piëch få igenom ett projekt som handlade om att många modeller skulle dela på gemensam teknik – en enhetlig plattform, helt enkelt. Vanligt idag, men inte då. Som ett svar på Toyota Prius visade Piëch upp småbilen Lupo 3L med en dieselförbrukning på 3 l/100 km...



...och senare en så kallad "enlitersbil" i experimentform som alltså skulle dra 1 l/100 km.



Prestigeprojektet nummer ett hos Volkswagen blev förstås lyxbilen Phaeton som blev dyrare än Mercedes S-klass, som byggdes på samma plattform som Bentley Continental GT men som i mångas ögon såg ut som en "Passat Plus".



Piëch var extremt noga med små detaljer och en av de mer "bilnördiga" sakerna han lyckades med var att få till riktigt bra karosspassning och kvalitetskänsla på fjärde generationen Golf – något som fick en hel bilvärld att imponeras.



Bugatti

Den nya superbilen från Bugatti, som skulle kallas Veyron, skulle demonstrera vilka tekniska krafter Volkswagen satt på. Den skulle klara över 400 km/h – och det gjorde den också, men modellen fungerade också som ett svart hål rent ekonomiskt för Volkswagenkoncernen.



När Ferdinand Piëch själv får välja sina favoritbilar nämner han hellre efterföljaren Chiron än Veyron, eftersom utvecklingen av Chiron ställde ännu högre krav på ingenjörerna.



[10 lyxbilsfakta som får dig att gå i totalspinn]



[Tänk om… 7 bortglömda bilar som borde blivit verklighet]



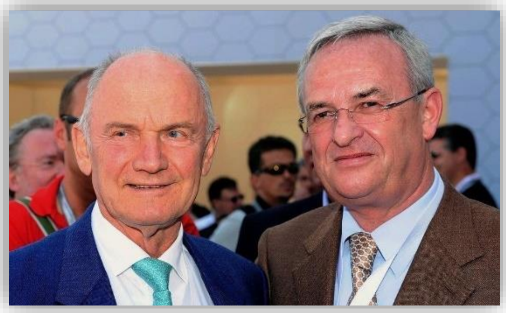
[Nya uppgifter om VW-bossarna Piëch och Winterkorns maktkamp]



[Intervju: Ferdinand Piëch om fyrhjulsdrift – avslöjar också sitt privata garage]



[Efter bråket – Ferdinand Piëch avgår som styrelseordförande]



[Storbråk i Volkswagens ledning – Winterkorn mot Piëch]

4. BMW X5 Protection VR6 tar upp kampen med Volvo XC90 Armoured

Mattias Rabe 27 augusti 2019

BMW har under flera år erbjudit sina kunder bepansrade bilar. Nu är turen kommen till nya X5 när gamla X5 Security Plus ersätts med X5 Protection VR6.



Tidigare i år presenterade Volvo den bepansrade modellen XC90 Armoured Heavy, en tungviktare av skyddsklass VR8 som vi nyligen var först i världen att provköra (se film nedan). Nu visar BMW upp sitt alternativ på området när nya X5har bepansrats och försetts med tilläggsnamnet Protection VR6. Modellen ersätter gamla X5 Security Plus som kom 2009 då förrförra generation X5 (E70) var aktuell. Dessförinnan fanns X5 Security (utan Plus-beteckning) som kom 2004.

BMW X5 Protection VR6 är som namnet avslöjar skyddsklassificerad enligt VR6-nivå (samma nivå som föregångaren X5 Security Plus), det vill säga två skyddsklasser lägre än Volvo XC90 Armoured Heavy. Det betyder skottsäkra rutor som är 33 millimeter tjocka (Volvons är 50 millimeter tjocka), stål inbäddad i dörrar, sidopaneler, tak och torpedvägg. Underredet skyddas av ett splitterskydd i aluminium.

Skyddet räcker till att stå emot skottsalvor från automatvapen av kaliber 7,62 × 39 millimeter, exempelvis AK-47 (Kalasjnikov) som är en av världens mest använda automatkarbiner. Bilens kupéutrymme ska även klara att stå emot en 15-kilos trotylexplosion på fyra meters avstånd. Bilens underrede ska tåla handgranater av DM51-typ. Som tillval finns underredet i en fiberkomposit som ska klara kraftigare explosioner, exempelvis från handgranater av HG85-typ. Känner sig köparen extra utsatt finns även tillval att förstärka taket mot drönarattacker. Med fiberkompositer ska taket klara explosioner av kategorin DTG5, exempelvis 200 gram C4-sprängdeg och kraftfulla splitterbomber.

Bränsletanken är självtätande, det vill säga om den utsätts för en attack har den ett speciellt hölje som sluter tätt för att inte läcka ut drivmedel.

Däcken har förstärkta sidoväggar för att kunna fungera även efter ett angrepp, målet för attacken, det vill säga bilen, ska kunna köra iväg för att undkomma fortsatta angrepp – trots att all luft i däcken är väck.



Diskret i utförandet (bortsett från blåljuset på taket på just denna bild), som en bil av denna typ ska vara.

Motorn är utrustad med ”kraschfunktioner” som gör att den inte ska stängas av vid en kraftigare kollision. Motorn är för övrigt BMW:s 4,4-liters V8 på 530 hästkrafter och 750 newtonmeter som tillåter X5 Protection VR6 att accelerera från stillastående till 100 km/h på 5,9 sekunder. Därmed är BMW:s betydligt snabbare än Volvon som tack vare den väldigt tunga bepansringen gör 0-100 km/h på närmare tio sekunder. Toppfarten hos BMW:n ligger på 210 km/h. Hur mycket den väger berättar inte BMW, inte heller hyr mycket den kostar. Den lär dock vara billigare än tyngre bepansrade Volvo XC90 Armoured Heavy som kostar drygt fem miljoner kronor.

Volvo har för övrigt också lättare bepansrade bilar att erbjuda, de har dock inte lika högt skydd som BMW X5 Protection VR6.



Lite knappar du inte hittar i dina vanliga BMW X5.



BMW X5 Protection VR6 kan ta emot rejäla skottsalvor utan att personerna i bilen tar skada.

FILM: https://youtu.be/r-4LuIA9TMI



FILM: https://delivery.youplay.se/r/12BC3



GALLERI
BMW X5 Protection VR6
42 bilder

Feber

5. Alpina kommer inte att piffa till BMW:s framhjulsdrivna bilar

Av Bobby Green 2019-08-26 kl 17:20

Lönar sig inte



2014 introducerade BMW plattformen UKL som Mini bygger på. 2-Series Active Tourer, Gran Tourer, X1, X2 och nya 1-serien har också denna vilket innebär att dessa modeller är framhjulsdrivna. Alpina brukar piffa till BMW:s modeller men nu står det klart att de inte kommer att lägga någon kraft på dessa. Det skulle helt enkelt inte löna sig. Så här säger Alpinas vd Andreas Bovensiepen:

”Nej, det är inte vår plan. Utvecklingskostnaderna är mycket höga och [de] håller fortfarande på med de nya utsläppsreglerna. Så för oss är det bättre att stanna med inline [drivverk], ZF-växellådan, ”sa han. ”Vi gillar att använda en motor i flera bilar. Vi har till exempel den V8-motor vi haft tidigare, i 6-serien, i 5-serien och i 7-serien. Med våra dieslar har vi samma motorer i X3, [och] i 5-serien, och endast den sexcylindriga bensin [-motorn] i 3-serien och 4-serien. ”

Nya knubbiga BMW 1-serie är här

Alpinas bilar börjar säljas i Sverige igen

Alpina piffar upp BMW X3

6. Prov: BMW 330e är uppgraderad med längre räckvidd

Av John Eriksson, Publicerad 2019-08-27, 06:41

Större batteri, längre elektrisk räckvidd och mer effekt. Men hur bra är den och hur långt kommer man på el?



Vad är nytt?

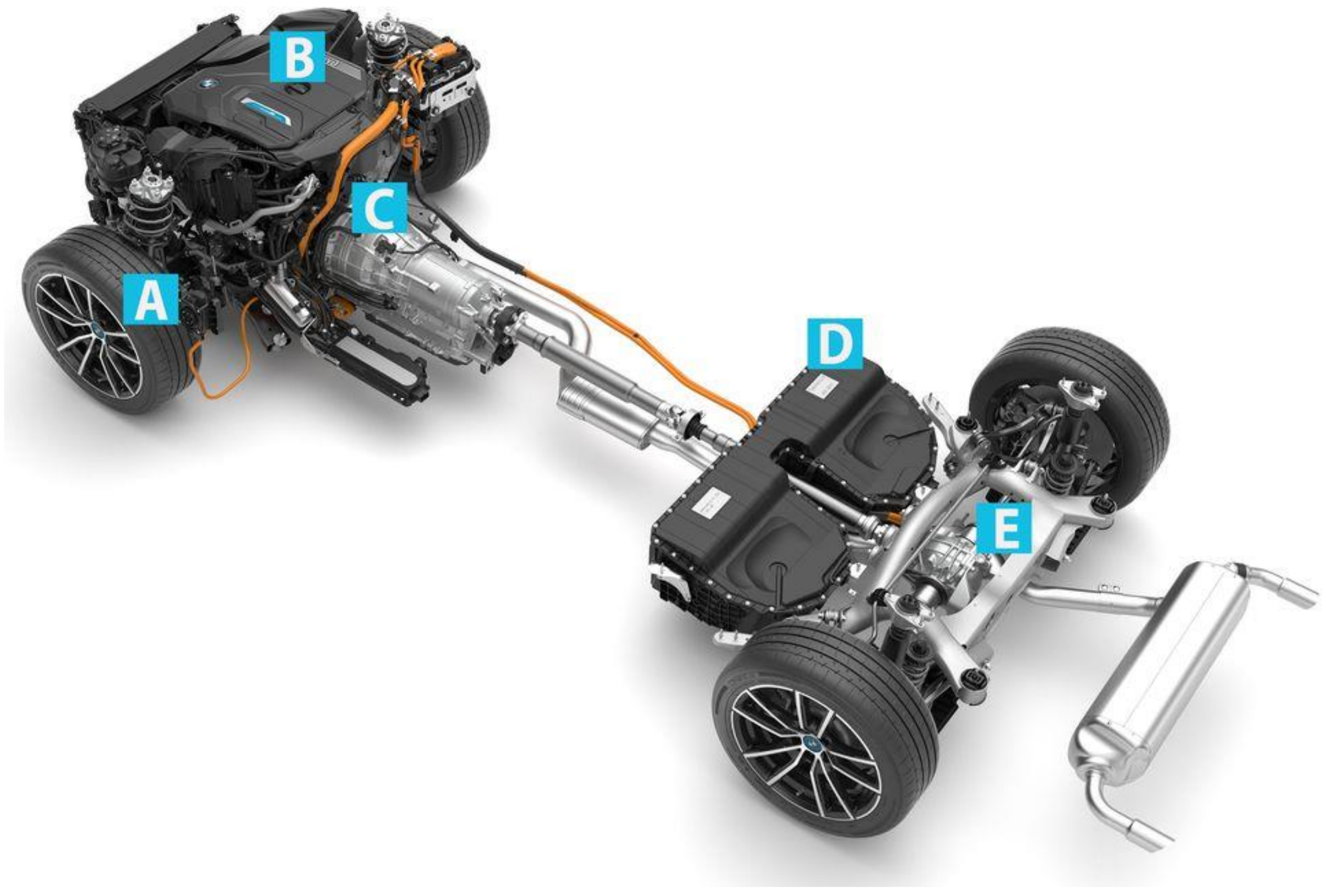
Låt oss börja med det som inte är nytt, det är nämligen enklare. Den fyrcylindriga, tvåliters bensinturbomotorn på 184 hästkrafter är samma som förut. I övrigt är detta en helt ny generation 3-serie, med allt från uppdaterad design, större format, längre axelavstånd, mer avancerad multimediateknik och bättre säkerhetsfunktioner, till vassare chassi med nya hjulupphängningar och mer därtill.

Själva laddhybridversionen har tagit flera viktiga kliv framåt jämfört med föregångaren. Litiumjonbatteriet har nu en bruttokapacitet på 12 kWh och använder BMW:s fjärde generation av battericellsteknik som har större kapacitet per modul. Det ska räcka till en elektrisk räckvidd på 59–66 kilometer, beroende på vilken utrustning och hjulstorlek man väljer.

Bilen klarar av att ta emot enfasladdning med effekt på som mest upp till 3,7 kW. För att kunna utnyttja det krävs i de allra flesta fall en laddbox men då kan man i teorin ladda fullt på strax över tre timmar.

Elmotorn som sitter inbyggd i den åttastegade automatlådan har blivit kraftfullare. Nu ger den hela 113 hästkrafter och 265 Nm i vridmoment.

Total maximal systemeffekt är i normalläget 252 hästkrafter när man kombinerar bensinmotorn med elsnurran. Men med den nya funktionen XtraBoost får man ytterligare 40 hästar från elmotorn i upp till tio sekunder, alltså totalt 292.



A. Ladduttaget sitter på vänster framflygel precis framför förardörren. Kontakten är av Typ 2-slag.
B. Bensinmotorn på två liter och 184 hästar är samma som tidigare.
C. Elmotorn med maxeffekt på 113 hästkrafter är integrerad i automatlådan.
D. Hybridbatteriet på 12,0 kWh ligger placerat under baksätet ...
E. ... vilket tvingar upp bensin-tanken ovanpå bakaxeln (men är inte med här på bild) och gör att bagageutrymmet krymper.



Lastutrymmet krymper betänkligt från 480 till 375 liter på grund av att bensintanken ligger över bakaxeln. Dubbelt golv ytterst som man kan lyfta för att eliminera lasttröskeln.



Nya 330e har tyvärr ingen värmepump som sparar energi för uppvärmning av interiören. Den har dock en elektrisk extravärmare på 5 kW och man kan förklimatisera kupén med värme eller kyla. En positiv detalj är att använda klimatregleringen med hjälp av batteriet utan att bilen samtidigt behöver vara inkopplad på laddning.

En av de viktigaste och mest uppskattade nyheterna är att man denna gång kan beställa drag-krok till sin 3-serie laddhybrid. Max släpvikt är dock bara 750 kilo, men man får trösta sig med att det är bättre än inget alls. Kroken finns som tillval från november i år.

Hur är den att köra?

Riktigt trevlig. Drivlinan är både piggt responsiv och mjukt kraftfull. Den blandar el och bensin utan att man märker några konstiga ryck eller fördröjningar.

Det enda man uppfattar ibland om man har riktigt mottagliga känselspröt är hur automatlådan jobbar sig genom växlarna. Dock utan att det upplevs ryckigt eller osnyggt.

Rent tekniskt är det nämligen så att både bensinaren och elmotorn skickar sin kraft genom automatlådan och sedan vidare till de drivande bakhjulen. Det innebär att lådan växlar som vanligt även när man kör enbart på el. Enda skillnaden är att bilen då bara använder ettans till sexans växel, mot annars alla åtta.



Körläge väljer man med knapparna vid växelväljaren.
Hybrid är grundläget som bilen startar i även med fulladdat batteri.



Laddsladden bor i en påse i bagageutrymmet.
Man får med kabel till vanligt hushållsuttag och till laddbox.

Laddhybriden väger drygt 250 kilo mer än en 3-serie med konventionell drivlina och den har fem millimeter högre markfrigång som skydd för batteriet för att möta krav från regelverk på olika marknader. Därför kan man bara välja mellan standardchassi och adaptivt chassi, inte den sänkta sportvarianten. Dämparna är dock lite hårdare kalibrerade för att kompensera detta och bilen känns nära nog lika spänstigt underhållande att köra som en vanlig Trea.

Det kan hända att åkkomforten är en gnutta bättre hos laddhybriden, att den rör sig något mer avslappnat på vägen än den normala bensinversionen, det är svårt att säga säkert på den släta tyska asfalten. Upplevelsen kan också bero på att testbilen har mindre hjul än tidigare provade vagnar (18 mot 19 tum).

Ljudnivån är dock bättre än förut. Bensinmotorn morrar mer diskret och man kan välja till akustikrutor på sidorna som ger mindre vindbrus.



Utvändigt är det inget som avslöjar laddhybriden, bortsett från laddluckan.

När vi startar provkörningen är batteriet fulladdat och vi bestämmer oss därför för att aktivera elläget och testa hur långt vi kommer. Det är högsommarvarmt med 31–33 grader enligt bilen och solen gassar från en klar himmel. Klimatanläggningen får jobba ordentligt för att hålla temperaturen på inställda 20 grader.

Testslingan går mestadels på bayerska landsvägar med hastighetsbegränsning på omkring 80–100 km/h. Vi passerar genom några mindre byar och gör ett par fullgasaccelerationer på el iväg från korsningar.

När elen så småningom tar slut har vi kört strax över 53 kilometer. Inte riktigt så långt som fabriksuppgiften, men ändå en riktigt hygglig siffra som innebär att majoriteten av Sveriges bilister kan klara sin dagliga pendling helt på el. Dessutom är det mer än dubbelt så långt som när vi räckviddsmätte den förra generationen.



Helt digitalt kombiinstrument är tillval. När man kör på el lyser hastighetsmätaren och varvräknaren blått (som på bilden), när bensinmotorn tar vid skiftar färgen till rött. Fräckt.

Nördfakta?

Elmotorn är en ganska kompakt variant som sitter integrerad i den åttastegade automatlådan. Trots det är lådan bara 15 millimeter längre än i en konventionell variant.

Ett tips är att använda navigationen när man kör, då förutser nämligen systemet trafiksituationen för att använda mindre bränsle. Det gör bilen genom att spara på elen om man är på väg mot en trafikstockning, eller prioritera bensindrift på motorväg och istället använda elen i stadstrafik.

Borde jag köpa en?

Det här är helt klart en laddhybrid för dig som gillar att köra bil, mycket mer så även om Volvos versioner har mer pulver. Men för oss kombitokiga svenskar kanske tipset är att vänta till nästa sommar då kombin kommer som laddis.

BMW 330e

TEKNISKA DATA

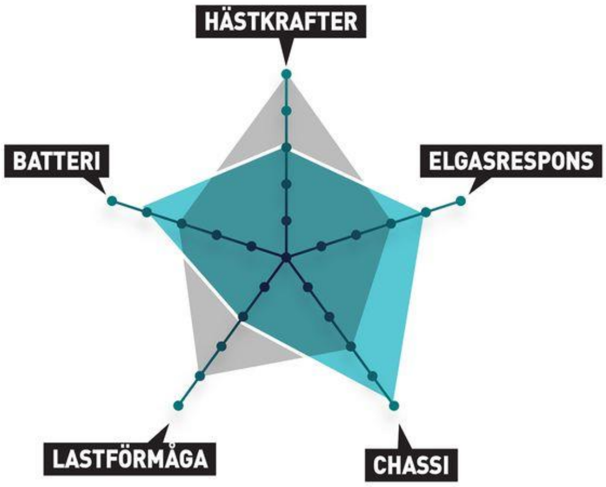
MOTOR: R4, turbo, bensin, 1 998 cm³, 184 hk vid 5 000–6 500 r/min, 300 Nm vid 1 350–4 000 r/min. Elmotor, synkron, 113 hk vid 3 170 r/min, 265 Nm vid 0–3 170 r/min. System 292 hk och 420 Nm. Batteri, litiumjon, 12 kWh bruttokapacitet. 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 709/1 827/1 444 mm. Axelavstånd 2 851 mm. Tjänstevikt 1 815 kg. Bagagevolym 375 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,9 sek. Toppfart 230 km/h. Förbrukning 1,6–1,9 l/100 km, CO_2 37–43 g/km, 14,8–15,4 kWh/100 km.

PRIS: 479 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



■ BMW 330e ■ VOLVO V60 T8

SUMMERING

BÄST: Bra elräckvidd, smidig och rapp drivlina, fint chassi.

SÄMST: Högt grundpris, begränsat bagageutrymme.

★★★★½

ALLT OM BILAR

7. Expressen TV:s programledare provkör elbil

26 aug 2019

Någon gång ska ju vara den första!



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/expressen-tvs-programledare-provkor-elbil/

8. Prov: Peugeot e-208 är den nya småbilen med eldrift

Av Heinrich Lingner

Publicerad 2019-08-28, 07:12

Att fransmännen kan det här med småbilar som väcker habegär är inget nytt. Med elbilarna har det dock varit så där. Tills nu. Nya Peugeot e-208 visar att elbilar visst kan ha utstrålning.



Bara några få optiska detaljer skiljer elbilen från sitt syskon med förbränningsmotor.

Vad är nytt?

Peugeot e-208 bygger, som namnet antyder, på vanliga Peugeot 208 och skiljer sig knappt från modellen med förbränningsmotor. Endast kylargrillen med detaljer i samma kulör som karossen och en färgskiftande lejondekal avslöjar att det rör sig om en elbil.

Framdrivningen sköter en 100 kW (136 hk) stark elmotor kopplad till ett batteri med en kapacitet på 50 kWh. Räckvidden anges till 340 kilometer. Laddar man bilen vid en 100 kW-laddstolpe uppnås 80 procent av kapaciteten efter endast 30 minuter.

Hemma tar det dock avsevärt längre tid. Laddar man bilen via ett vanligt 230V-uttag dröjer det hela 16 timmar innan batteriet är fulladdat. En wallbox förkortar tiden till 5 timmar och 15 minuter.



Modern och heldigital förarmiljö som dock kräver en del tillvänjning.

På insidan tittar man över den kompakta ratten på ett digitalt mätarlandskap som kräver en del tillvänjning. Den beröringskänsliga skärmen i mittkonsolen finns i tre olika storlekar (fem, sju och tio tum) beroende på utförandet. Redan i den billigaste snikversionen finns trötthetsvarnare, nödbromsassistans, skylt-igenkänning, manuell luftkonditionering samt en hyfsad stereo som standard.

Inte illa för en bil i fyrametersklassen som kostar runt 300 000 kronor med elektrisk drivlina.

Önskar man mer lullull till sin nya bil går det utmärkt att botanisera i den tämligen omfattande tillvalslistan. Här finns nästan allt ens hjärta begär.

Hur är den att köra?

Tryck på startknappen, gasa lätt och bilen glider iväg ljudlöst. För att vara en kompakt stadsbil är e-208 förvånansvärt kvick. Accelerationen kommer omedelbart och tack vare ett ordentligt vridmoment på 260 Nm tappar motorn inte heller flåset i första taget.

Just därför lämpar sig e-208 inte enbart till att köra till och från jobbet eller köpcentret med utan fungerar även alldeles utmärkt på långresor. Grov och ojämn asfalt hanterar den problemfritt och avslappnat med typiskt fransk elegans.



80 procent av batteriets kapacitet kan laddas på endast 30 minuter, förutsatt att det finns en 100 kW-laddstolpe.



Trots kompakta yttermått finns det gott om plats även i baksätet.
Endast bagageutrymmet är i minsta laget.

Tyvärr verkar det finnas en del språkproblem mellan bilens elektromekaniska styrning och föraren. Speciellt kommunikativ är den nämligen inte. Även bromsarna, som kan kraftåtervinna i två steg, kräver en hel del tillvänjning. Här kan man dock säkert skylla på att testbilen fortfarande är en prototyp. Det produktionsklara bromssystemet kommer med all säkerhet kännas betydligt mer harmoniskt.

Just harmoni verkar vara ett ledord när man ska sammanfatta e-208. Bilen känns väl ihopsatt, är lättanvänd, bekväm och nästan sportig med utmärkta körresurser. Chassit är balanserat och bjuder inte på några otrevliga överraskningar. Plats finns det gott om även om bagageutrymmet hade kunnat vara större. 265 liter plus 44 liter i ett stuvutrymme under reservhjulet är i minsta laget.

Nördfakta

En kul grej som 208-serien kan ståta med är ljussättningen. Lägg märke till att både strålkastarnas och baklysenas LED-element består av tre streck. En hälsning till företagets lejonlogga. De tre strecken symboliserar nämligen lejonklor.



Borde jag köpa en?

Peugeot e-208 känns definitivt som en vinnare. En kompetent drivlina möter ett lika engagerande chassi. Allt är förpackat i en bil som formligen osar fransk flair.

Borta är det suicidframkallande plastlandskapet i 50 olika nyanser av grått som franska småbilar drogs med för inte alltför länge sedan. e-208 är kul att köra och lätt att trivas med även på insidan. Det bästa är trots allt priset. Även om de svenska priserna inte är satta än lär de förmodligen hamna någonstans runt 300 000 kronor.

Visserligen kan det justeras uppåt med hjälp av den omfattande tillvalslistan men faktum är att man får fantastisk valuta för sina surt förvärvade slantar. Peugeot e-208 börja säljas under tredje kvartalet 2019 och de första bilarna kommer att levereras i början av nästa år.

PEUGEOT e-208 TEKNISKA DATA

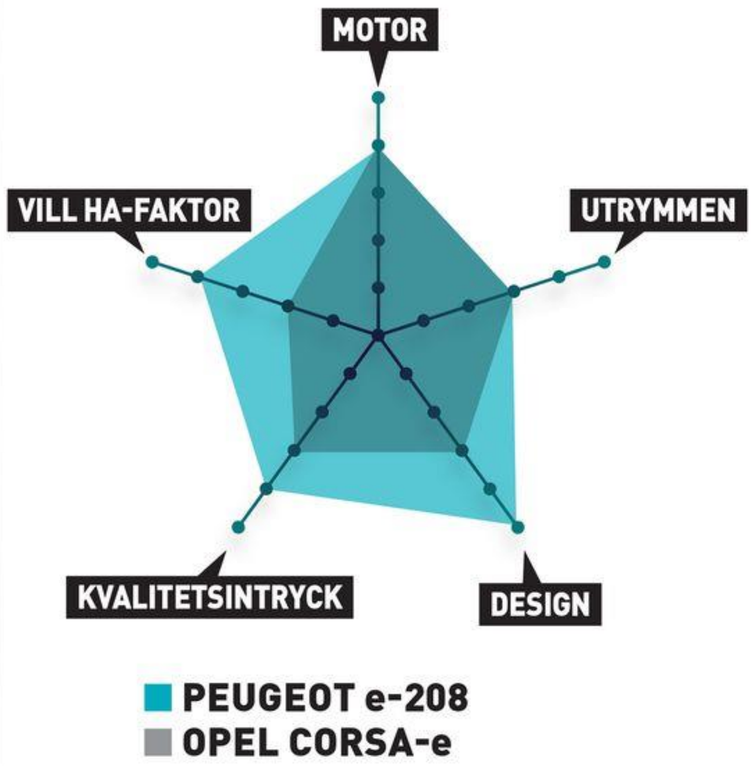
MOTOR: Synkroniserad permanentmagnetelmotor, 136 hk vid 5 500 r/min, 260 Nm, litiumjonbatteri på 50 kWh.

KAROSS: L/b/h 4 055/1 745/1 430 mm. Axelavstånd 2 540 mm. Tjänstevikt 1 530 kg. Bagagevolym 265 + 44 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 8,1 sek. Toppfart 150 km/h. Förbrukning 16,9 kWh/100 km.

PRIS: Ej fastställt. Räkna med ett grundpris runt 300 000 kronor. Säljstart hösten 2019. Leveranserna startar första kvartalet 2020.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Kvalitetsintrycket, drivlinan, chassit och fina passagerarutrymmen.

SÄMST: Oharmonisk bromskraftsåtervinning, elektrisk styrservo utan feedback, litet bagageutrymme.

★★★★



Tvååggstvillingen

Att biltillverkare delar teknik är inget ovanligt nu för tiden och just Peugeot e-208 har en tysk släkting byggd på samma plattform, med identisk drivlina och ett likadant batteri. Namnet är Opel Corsa-e.

Utanpå ser de två väldigt olika ut. Peugeot har fortsatt med sitt aggressivare designspråk man kan se på tidigare modeller samtidigt som Opel har hållit kvar vid sitt lugnare linjespel. Interiören på Corsa-e är även den ganska konventionell, speciellt jämfört med den i e-208.

Än så länge vet vi att Corsa är större utvändigt, men endast med några få millimeter.

Vi vet också att e-208 har lite längre räckvidd enligt WLTP-cykeln. Opeln kommer 330 km på en laddning, alltså 1 mil kortare än Peugeot.

Enligt Opels vd, Michael Lohscheller, ska Corsa-e kännas som en Opel även fast den delar teknik med fransmannen. Bilen ska tilltala Opels kunder med en sportig snarare än en komfortinriktad körupplevelse, men det är något vi får återkomma till när vi kört bilen.

Det handlar alltså om små skillnader men vilken som är bekvämast, roligast att köra, har bäst räckvidd i verkligheten och helt enkelt är att föredra får vi reda på först när båda bilarna har testats. Opel Corsa-e börjar levereras först andra kvartalet 2020, alltså kvartalet efter Peugeot e-208 börjar rulla in på svenska garageuppfarter.

Heinrich Lingner

Bearbetning: Tobias Mersinger

Foto: Deniz Calagan

Honda e kan förhandsbokas – men inte i Sverige
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Nya Peugeot 208 visas i Genève – kommer med eldrift

Feber

9. Bollingers produktionsklara modeller snart här

Av Bobby Green

2019-08-27 kl 16:40

Har premiär den 26 september



FILM*: *https://youtu.be/olxx1GngFaY

Bollinger Motors har två stycken eldrivna bilar på gång – B1 som är en SUV och B2 som är en pickup. Den 26 september ska de produktionsklara versionerna visas upp efter två år av prototypande. Videon visar lite var man är nu och det ser ut som om de kantiga formerna blir kvar.

Båda bilarna får batteripack på 120 kWh, omkring 620 hästar och en räckvidd på 32 mil. 0-100 km/h ska gå på raska 4,6 sekunder och toppfarten är satt till 160 km/h.

Enligt företaget har redan 32.000 personer reserverat bilar, men vad de kommer att kosta när de lanseras är oklart för tillfället. Bonusklipp nedan.

FILMER*: *https://youtu.be/aQb5Bg6zlG4
https://youtu.be/oZShCGsPZo8

Bollinger visar hur eldrivna B1 klarar sig i terrängen

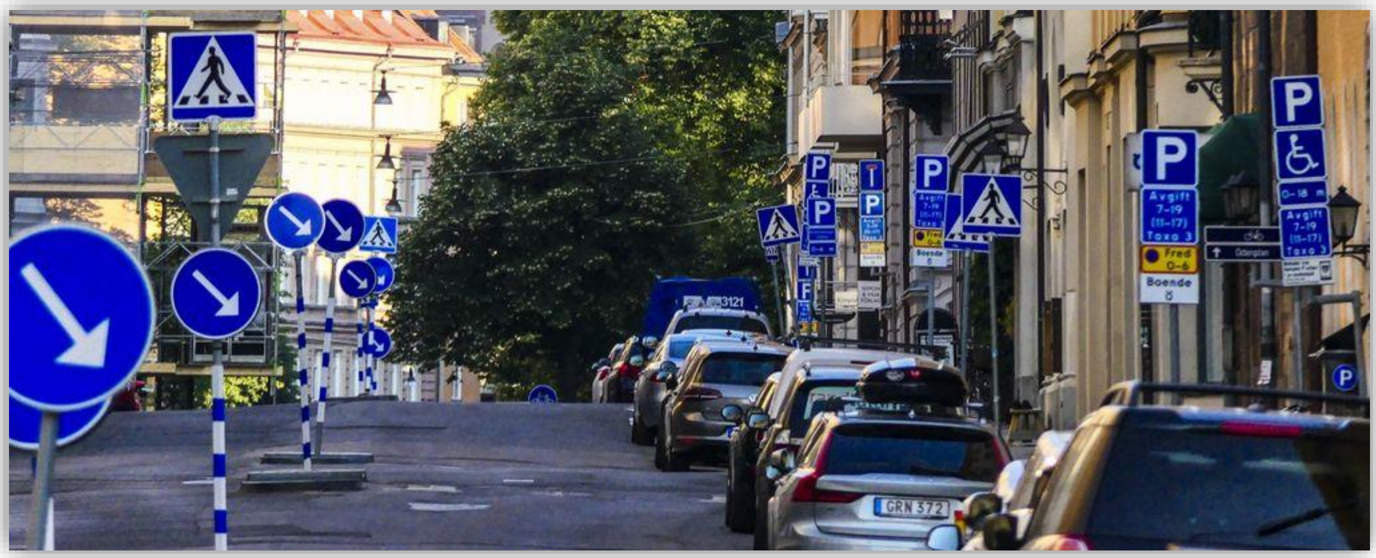
Bollinger Motors visar renderingar på eldriven pickup

Ser hur bygget av eldrivna Bollinger B1 fortskrider

10. Transportstyrelsens nya beslut: Skrota p-avgiften

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-27, 14:19

Skyltarna måste tas bort och beslutet kan inte överklagas. Men kommunen börjar ta betalt igen redan på måndag.



En person som överklagat att Stockholms kommun infört parkeringsavgift på flera ställen i Hägersten. Nu ger Transportstyrelsen honom rätt – avgiften ska tas bort och skyltarna måste plockas ned.

Totalt handlar det om 193 lokala trafikföreskrifter. Personen överklagade först till länsstyrelsen som avslog det. Men Transportstyrelsen har nu "överprövat" ärendet. Där blir beslutet att avgiften inte får tas ut på dessa 193 ställen.

"Vi har kommit fram till att kommunen inte på ett tillräckligt tydligt sätt motiverat sitt beslut om parkeringsavgift", säger Lars Hammar, utredare på Transportstyrelsen, till auto motor & sport.

60 år gammal lag styr

I just det här fallet försökte kommunen hänvisa till en generell parkeringsstrategi som i ganska breda penseldrag förklarar hur parkeringen ska ordnas i hela kommunen utifrån till exempel framkomlighet och miljö. Men när det gäller just att ta ut parkeringsavgift måste kommunen också uppfylla ett krav i en lag från 1957, kommunala avgiftslagen, om att avgift bara får tas ut "för trafikens ordnande". Om det inte behövs någon avgift för trafikens ordnande får kommunen inte ta ut någon avgift.

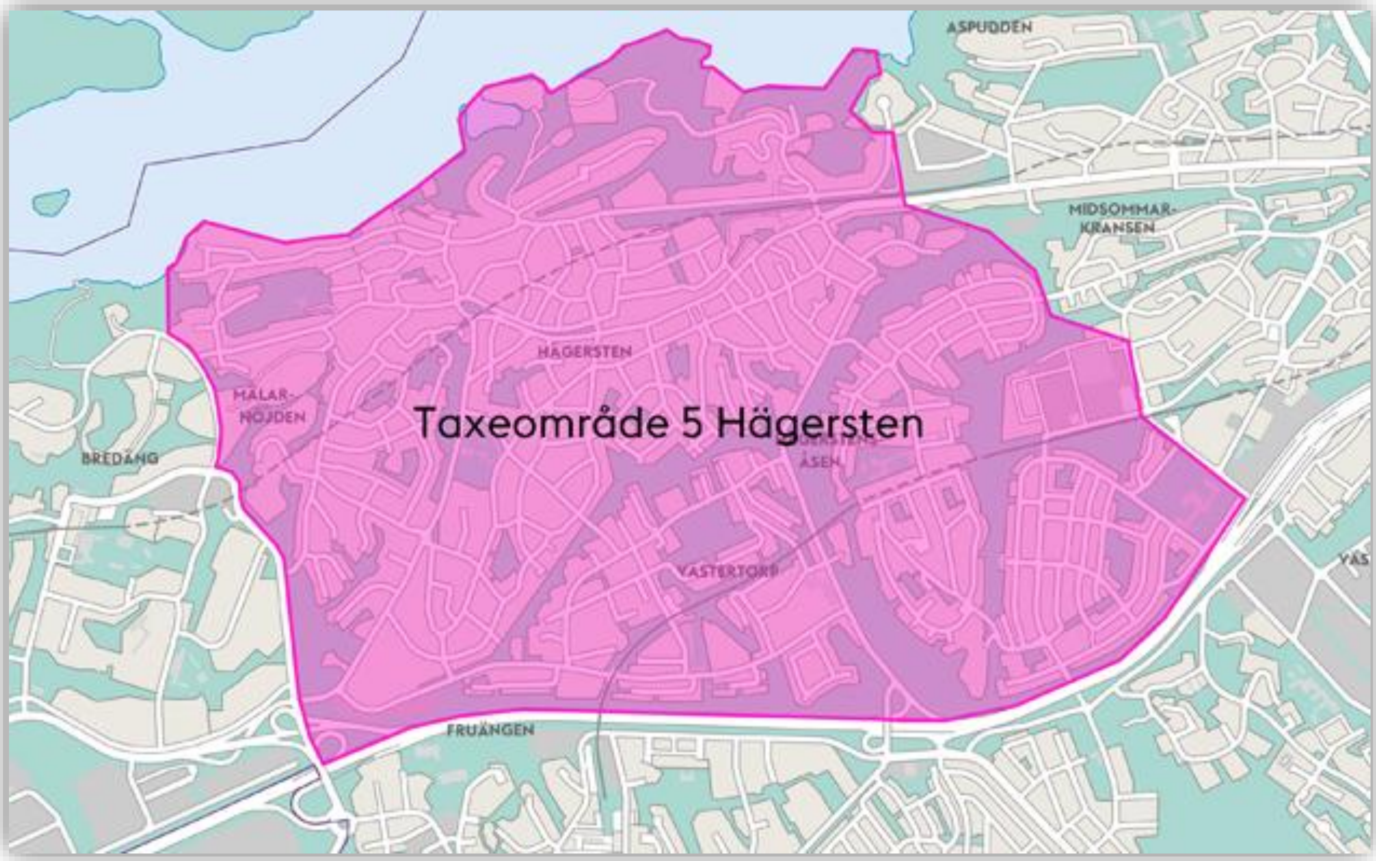
"Kommunen får alltså ta ut parkeringsavgift, men de är skyldiga att motivera sitt beslut. Med det underlag vi fått in från kommunen i det här fallet kan vi inte säga att man motiverat beslutet att införa avgiftsplikt", säger Lars Hammar.

- **Kan det här beslutet överklagas av kommunen?**

"Nej. I det här fallet har lagstiftaren, som är riksdagen, sagt att den här typen av beslut ska kunna överklagas först till länsstyrelsen och sedan till Transportstyrelsen, och det kan inte överklagas."

• Vad händer nu, måste avgiftsskyltarna plockas ned?

"För att sätta upp ett parkeringsmärke krävs att det finns antingen en generell regel i trafikförordningen eller lokala föreskrifter som meddelats med stöd av en förordning. Nu gäller inte beslutet om avgift på de här 193 platserna och då får inte heller märkena sitta kvar. De bör alltså plockas bort."



Måste motivera noga

Just det här beslutet gäller bara i Hägersten i Stockholm, men ett tidigare beslut på samma tema i Bromma innebar att parkeringsavgiften och skyltarna togs bort på 289 gator i Bromma.

"Det fallet var mer eller mindre identiskt med detta. Det som skiljer är att kommunen i det här fallet ville att vi skulle titta extra noga på klagorätten – alltså vilka som har rätt att klaga på den här typen av beslut. Men just den här privatpersonen hade åtminstone rätt att klaga på de här 193 föreskrifterna", säger Lars Hammar.

Om kommunen vill införa parkeringsavgift gäller det alltså att de måste motivera beslutet noga – annars kan den som drabbas överklaga beslutet.

"Alla beslut som vi tar är så kallade praxisbeslut där vi talar om hur man ska se på olika frågor. Det är tillämpbart i alla kommuner och länsstyrelser. När kommunen nästa gång ska införa parkeringsavgift ska det motiveras och om man läser utredningen ska det tydligt stå varför man tar ut en avgift."

Återinförs redan nästa vecka

Redan i nästa vecka återinförs dock parkeringsavgifterna, enligt Trafikkontoret i Stockholm.

"Parkeringsavgifter kommer på nytt att införas på de flesta av Hägerstens gator redan på måndag 2 september", skriver Stockholms stad på sin hemsida. Avgifterna ska dock inte införas på alla gator som överklagades.

"Våra utredningar visar att det finns behov av att införa parkeringsavgifter igen på gator nära kollektivtrafik, torg och på gator där det finns flerfamiljshus eller där många vill parkera av andra anledningar", säger Jarina Edlund, jurist på trafikkontoret i Stockholms stad, i ett pressmeddelande.



[Parkeringsbolagets avgift kan vara olaglig]



[Polisen varnar: Falska parkeringsböter – så här skyddar du dig]



[Vad gäller för parkering på laddplats – förbud för förbränningsbil?]



[Miljardär köpte parkeringsplats för 230 miljoner kronor]



[Parkeringskaoset i Stockholm ska lösas med högre avgifter]



Erik Söderholm

11. Jaguar XK

Gran Turismo Magazine nr.4 2017

Med helaluminiumkonstruktion och potenta V8-motorer är Jaguars XK-serie en riktig Super-GT till rena reapriset. Märkligt nog har den inte ersatts efter att den slutade byggas 2014, så det blir till att satsa på en begagnad ...



Jaguar XK tillhör kategorin underskattade, bortglömda och styvmoderligt behandlade GT-bilar, åtminstone på våra breddgrader. Det gäller den första “moderna” generationen som kom 1996 och i ännu högre grad den hittills sista som kom 2006 och slutade tillverkas sent 2014.

Våren 2008 lånade jag och fotograf Peter Gunnars lånade en i England och hänfördes av dess köregenskaper och prestanda. För att citera artikeln om den:

– Jaguar har sedan urminnes tider varit nästan oöverträffade när det gäller att kombinera chassikontroll och grepp med komfort …

Just det, och det gäller än idag. Först de allra senaste åren har de tyska tillverkarna insett att det, åtminstone till viss del, går att kombinera bra grepp med komfort, men innan dess var skillnaden mellan Jaguars bilar och konkurrenterna milsvid.

I både den vanliga XK8-modellen och den vassare XKR upplever man en aningen distanserad relation mellan bilen och omgivningen, något som ofta misstolkats som att den inte är kompetent nog när det börjar gå undan.

Det är ack så fel. Jag minns en jämförelsetest mellan en vanlig XK8 och konkurrenter från BMW och Mercedes som jag deltog i för några år sedan, och då den i allas ögon “softa” britten fullkomligen förnedrade de tyska vagnarna längs de kurviga testvägarna. På en racerbana hade resultatet kanske blivit annorlunda, men på vanlig väg kan ett stenhårt sportchassi faktiskt vara till nackdel.



Dessa erfarenheter gör att jag förundras över varför inte fler här i Sverige köpte Jaguar XK?

En anledning är förstås att man prissatte dem mot konkurrenterna, det vill säga ganska högt, istället för att dra nytta av det relativt låga priset på Jaguars hemmamarknad. Vidare har märket ett till stor del oförtjänt dåligt rykte när det gäller driftsäkerhet. Något som envist hänger kvar sedan den ganska tveksamma kvaliteten på 70- och 80-talet.

Jag minns själv hur jag en gång besökte fabriken, jag tror det var 1988, då tillverkningen fortfarande låg kvar i den klassiska anläggningen i Browns Lane. Efter att ha förundrats över de ganska gammaldags tillverkningsmetoderna fascinerades jag av att man inte lyckades starta en av de nya XJ-bilar som rullade av bandet. Men det är länge sedan och Jaguar, liksom Land Rover, har sedan 2008 indiska Tata som nya ägare. Man kan fnysa åt det, vad kan indier om biltillverkning? Men faktum är att just det att man gick in i ägandet utan drömmar om synergieffekter, något som oftast hämmat utvecklingen under tidigare ägare som Ford, bara har varit positivt.

Talar man med representanter för ledningen är de översvallande när Tata kommer på tal. Man har tillförts rejält med resurser och dessutom fått utveckla varumärkena enligt egna önskemål, utan pekpinnar från ägarna.

Märkligt nog sammanfaller också ägarbytet med det stora kliv som XK-modellen tog inför lanseringen av 2009 års modell. Skillnaden syntes knappt men märktes desto mer. Det var nämligen dags för den tredje generationen av Jaguars V8-motor och det betydde att volymen gick upp från 4,2 till 5,0 liter.

Med det följde också en rejäl effektökning, basmodellen gick från 304 hästkrafter till 385 och fartresurser som nästan låg i linje med den tidigare kompressorversionen. Den gick i sin tur från 420 till först 510 och senare hela 550 hästar. Parallellt fanns också en 3,5-litersversion med 258 hk, men den fick inget större genomslag.

Den tidigare 4,2-motorn ärvdes i stort sett oförändrad från den första generation av XK8 som gjordes 1996 till 2006 och idag är ett vanligare och billigare alternativ. När det gäller den är det smart att satsa på en sen bil då de tidiga hade problem med kamkedjesträckarna, men det var åtgärdat långt innan den här aktuella modellen, internt kallad X150, premiärvisades i Frankfurt 2005. Trots att Jaguar då ägdes av Ford var det inte bara av ondo, man fick bland annat resurser att satsa på en limmad och nitad helaluminiumkonstruktion som gjorde den 100 kilo lättare än föregångaren. Den tog också ett steg när det gäller kvalitet, även om driftsäkerheten blev ännu bättre med den större 5,0-motorn.



I Sverige rullar det relativt få bilar, men kollar man vad ägarna i England tycker är omdömena över lag mycket positiva. Det rapporteras om smärre problem med diffen hos långmilare, strulande kompressorer på hårt körda exemplar och smärre elektronikfel. Dessutom har några haft problem med sufflettmanövreringen på cabrioletmodellen. Men totalt sett verkar XK-serien vara klart bättre än genomsnittsbilen.

De enda klagomål som är generella gäller den ganska höga bränsleförbrukningen, samt att infotainmentsystemet inte är av samma klass som hos de tyska konkurrenterna.

De sista åren, produktionen stoppades 2014, men man hade nästan 500 osålda bilar som såldes som nya ända till 2016, gjorde man en rad specialutgåvor som kan vara mer värda i kraft av låga tillverkningstal. I skrivande stund finns ett dussintal bilar till salu på Blocket och prissättningen är minst sagt splittrad. När det gäller en bil av det här slaget är det exemplarets skick som gäller, men satsa helst på 5,0-versionen – en superbil till reapris …



Robert Petersson

Klassiker

12. Grattis Subaru Justy!

Publicerad 2 september

I dag när Justina och Justus har namnsdag uppmärksammar vi Justy, Subaru Justy!



Billig transport enligt standardmall.
Men i Sverige hette den Trendy och hade fyrhjulsdrift och variomaticlåda som tillval.

Subaru Justy som modellnamn debuterade 1984 på en småbil med trecylindrig motor och med antingen drivning på framhjulen eller alla fyra.

I Sverige såldes modellen som Subaru Trendy och fanns bara med fyrhjulsdrift. På andra marknader kallades den Subaru Tutto. Jo det är sant.

Namnet Justy har fladdrat omkring en del. Ett tag satt det på en omdöpt Suzuki Swift, en tid på en Daihatsu Sirion med annat namn och numera på Subaruhandlarnas version av Toyota Passo. I Sverige har vi aldrig sett den.



Justy 1995 - en Suzuki Swift i botten.



Justy 2006 - egentligen en Suzuki Ignis.



Subaru Justy 1.0 Twin Cam Special Edition 2009

SPORT

13. Hamiltons ursäkt efter kraschen: ”Det gör ont”

Linus Sunnervik

Publicerad 31 aug 2019 kl 16.50

Jackpot för Ferrari under lördagens tidskval i formel 1 i belgiska Spa. Desto värre för Lewis Hamilton som kraschade och bad om ursäkt till sitt stall.
– Det var ett fruktansvärt varv för mig och det gör ont, säger Hamilton enligt Auto-sport.com.



Det blev jackpot för Ferrari under lördagens tidskval i formel 1 på den belgiska banan Spa.
Monegasken Charles Leclerc var först av samtliga förare och får starta i pole position i söndagens lopp. Bredvid honom får han stallkamraten i Ferrari, Sebastian Vettel, som var 75 hundradelar långsammare.
– Vi måste jobba på några saker, men jag tror att vi kommer att vara snabba i morgon, säger Leclerc i Viasats sändning.
Trea och fyra startar Mercedesduon Lewis Hamilton och Valtteri Bottas. För Lewis Hamilton slutade det tredje och sista träningsvarvet med en krasch där britten erkände att han gjort ett misstag och bad om ursäkt till stallet.
– Jag har åkt in i vägen. Förlåt, sa Hamilton i kommunikationsradion och förklarade efteråt:
– Det tredje varvet var fruktansvärt för mig, och det gör ont eftersom jag vet hur mycket som krävs för att sätta ihop bilen.

Marcus Ericsson får inte chansen

Hamilton passade också på att hylla Ferrari och Leclerc.
– Ferrari har gjort ett bra jobb och Charles utförde sin uppgift fantastiskt. Jag hoppas att vi kan ge dem en rejält match, säger Hamilton.

För Marcus Ericsson ser det inte ut att bli någon start under söndagen. Svensken finns med bakom kulisserna i form av reservförare för Alfa Romeo. Ordinarie föraren Kimi Räikkönen hade dragit på sig en sträckning och Ericsson kallades in ifall finländaren inte skulle kunna köra. Ericsson missar därmed helgens Indycar-lopp.

Men det verkar inte vara någon fara med Räikkönen. Finländaren körde samtliga tre träningar och hade ett bra kval där han hade åttonde snabbaste tid.



Linus Sunnervik

SPORT

14. Charles Leclerc tog första segern

TT

Publicerad 1 sep 2019 kl 17.54

Hyllade omkomne vännen



Charles Leclerc tog sin första seger i formel 1 och Ferraris första för säsongen. Men det spelade mindre roll. Efter vinsten på belgiska Spa handlade tankarna om omkomne vän¬nen och formel 2-föraren Anthoine Hubert.

– Det är svårt att njuta efter en helg som den här, sade Leclerc efter att ha passerat mållinjen som vinnare i Belgiens grand prix före totalledaren Lewis Hamilton och Valtteri Bottas, båda Mercedes.

Monegasken syftade på den fruktansvärda kraschen som inträffade i ett formel 2-lopp på samma bana i lördags och som kostade Anthoine Hubert livet. De båda har tävlat mot varandra under karriären och var vänner.

– Å ena sidan är det en barndomsdröm som blivit sann, å andra sidan har det varit en väldigt tuff helg, säger Charles Leclerc.Jag växte upp med Anthoine och vill tillägna honom segern.

Leclerc var en av alla som hedrade Anthoine Hubert med en tyst minut som hölls inför F1-loppet, och på plats fanns även Huberts bror och mamma som höll hans hjälm och brast ut i tårar under ceremonin.

Ledde från start till mål

En rörd Leclerc lyckades dock fokusera om och blev några timmar senare den förste monegasken någonsin att vinna ett lopp i världens främsta racingserie. Han startade i pole position, före stallkamraten Sebastian Vettel, och lyckades behålla ledningen från start till mål trots att säkerhetsbilen kom ut redan på det första varvet efter en incident mellan Max Verstappen och Kimi Räikkönen.

Totaltrean Verstappen tvingades därefter bryta loppet för första gången den här säsongen, samtidigt som fyran Vettel fick nöja sig med en fjärdeplats.

Nästa tävling körs på italienska Monza om en vecka.

SLUT